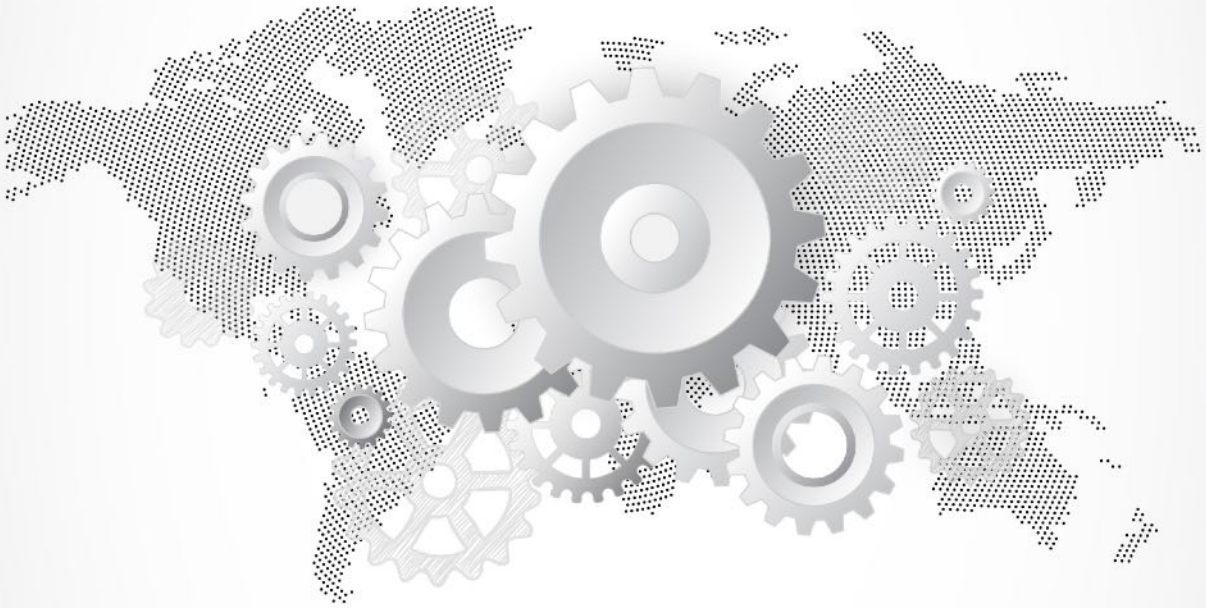
Tecnología y sociedad en el mundo contemporáneo:

APROXIMACIONES DESDE LOS ESTUDIOS HISTÓRICOS



Coordinadores
Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón
Miguel Ángel Gutiérrez López

EL COLEGIO DE MICHOACÁN

Tecnología y sociedad en el mundo contemporáneo:

APROXIMACIONES DESDE LOS ESTUDIOS HISTÓRICOS

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón
Miguel Ángel Gutiérrez López
(Coordinadores)

Este libro fue sometido a un proceso de dictaminación por pares académicos por parte del Consejo Editorial de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. Los dictámenes correspondientes se encuentran bajo resguardo en el archivo del citado Consejo.

Tecnología y sociedad en el mundo contemporáneo: aproximaciones desde los estudios históricos
Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón
Miguel Ángel Gutiérrez López
(Coordinadores)

Primera edición: 2026
Morelia, Michoacán, México
Derechos reservados

© D.R. 2026, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo
Avenida Francisco J. Múgica s/n, Villa Universidad
C.P. 58030 Morelia, Michoacán, México

© D.R. 2026, El Colegio de Michoacán, A.C.
Martínez de Navarrete 505, Col. Las Fuentes
C.P. 59699, Zamora Michoacán, México

ISBN libro electrónico: 978-607-542-372-2

Cuidado de la edición: Andrea Velázquez González
Jorge Luis Esquivel Torres
Dinorah Yessenia Molina Duarte
Diseño de portada: Héctor Yepez Rocha
Diseño editorial Hugo Silva / Editorial Morevalladolid

Índice

Introducción. Historia, tecnología y sociedad
Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón y Miguel Ángel Gutiérrez López 5

Tecnologías de papel: prácticas, archivos y maestras en la recopilación folklórica de 1921, Provincia de Buenos Aires, Argentina.
Ana Carolina Arias 23

Tecnología, migraciones y frontera, 1900-1940.
Marco Antonio Samaniego 55

La tecnología en el mural *Retrato de la burguesía* en el Sindicato Mexicano de Electricistas.
Dulze María Pérez Aguirre 90

Apuntes para una historia del uso político de la ciencia y la tecnología en China(1921-2024).
Héctor Hernán Díaz Guevara 115

La ciencia y la tecnología en la constitución de un modelo universitario: el ejemplo de una universidad mexicana.
Miguel Ángel Gutiérrez López 144

Trabajo, tecnología y flexibilización: una lectura histórica de la interpretación de Günther Anders.
Claudio Llanos Reyes, José Antonio González y Marcial Sánchez Mosquera 178

Vehículos motorizados y otros artefactos para explorar la naturaleza en la revista *Desert Magazine.*
Rogelio Everth Ruiz Ríos 211

La relación entre la tecnología y el juego durante la segunda mitad del siglo XX. Un ejemplo sobre los videojuegos como *gadgets* de la modernidad.
Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón 241

Capitaloceno, una propuesta temporal para comprender las relaciones humano-tecnología.
Gustavo Adolfo Vargas Ramírez 276

La problemática de una lectura y escritura historiográfica de la Historia en la época de la WEB. Algunas notas sobre el pensamiento de Maurizio Ferraris.
Jaime Vito Paredes 303

Práctica historiográfica digital: bases de datos de investigación desde el Sur Global.
Víctor Gayol 333

Reflexiones sobre *El oficio de historiar*. In memoriam a Luis González y Eduardo Cavieres.
Pedro Pérez Herrero 361

Colaboradores 391

Vehículos motorizados y otros artefactos para explorar la naturaleza en la revista *Desert Magazine*

Rogelio Everth Ruiz Ríos
Universidad Autónoma de Baja California

Introducción. Un proyecto editorial sobre el desierto

La revista mensual *Desert Magazine* (que en lo sucesivo referiré simplemente como la revista o *DM*) fue fundada por el explorador, empresario y periodista estadounidense Randall Henderson en noviembre de 1937 en El Centro, California, y perduró hasta julio de 1985, si bien, en sus últimos años afrontó varias irregularidades en su publicación. El proyecto editorial estuvo enfocado en los desiertos, en especial los del suroeste de EUA, aunque también atendió temas sobre la frontera norte de México y de otras regiones de nuestro planeta. En sus páginas acogió asuntos concernientes a los grupos originarios, la flora, fauna, crónicas históricas, excursiones, literatura, cartas de lectores, leyendas indias y de los colonizadores blancos, arquitectura, geología, cuerpos de agua, arqueología, historia, minería, biografías, estilos de vida, festividades y vehículos. Durante su existencia atravesó por varias etapas relacionadas con los cambios de propietario y de su directorio, a la par de verse influida por los cambios experimentados en la sociedad estadounidense durante el siglo XX. En este capítulo abordaré de manera

sumaria las formas específicas en que fueron registradas en la revista, un poco más allá de su primera etapa editorial, las relaciones con la naturaleza mediante el uso de recursos tecnológicos motorizados como los vehículos automotores, caminos y algunos artefactos adicionales.

Los planteamientos, descripciones, análisis y reflexiones aquí presentados retoman una noción antropológica de la tecnología de espectro amplio asumidas por Merlin Donald en consonancia con otros autores como David J. Staley y Richard Gregory, a saber, que la tecnología puede cambiar nuestras maneras de pensar el universo. Al proseguir con esta definición, se aduce que a menudo la tecnología es identificada con un artefacto que realiza o suple el trabajo físico, sin embargo, su significado va más allá para abarcar también las "herramientas mentales" que pueden hacer el trabajo cognitivo complementando la memoria o ayudando al proceso de pensamiento en sí. Esto incluye las llamadas "tecnologías simbólicas" como las anotaciones y guiones, dispositivos de medición, observación y cálculo con la capacidad de cambiar cómo una sociedad recuerda y representa la realidad. Todo ello posibilita el surgimiento de nuevas clases de ideas (Donald, 2004, p. 379). Incluso, los saberes y técnicas disciplinarias del cuerpo y la mente, como las rutinas de ejercicio físico, de meditación, artes marciales o el yoga son concebidos como tecnologías del cuerpo/mente por su carácter transformador de las condiciones y estado natural del ser humano. Por otro lado, los efectos y consecuencias en la percepción y experiencia humana del desarrollo tecnológico de los vehículos automotores y las rutas para su desplazamiento vertiginoso por agua, tierra y aire, el sociólogo estadounidense Daniel Bell reparó en los cambios radicales que supuso el movimiento y el flujo de esa envergadura para la "naturaleza de la percepción estética dando forma a una "dislocación espacio-temporal del movimiento y la altura" no vividas por la humanidad antes del siglo XIX (1977, pp. 57-58).

En cuanto a la revista, desde el nombre deja ver que el interés principal de la revista es el bioma de tipo desértico y los estilos de vida

ahí desarrollados por la especie humana. Bajo esta perspectiva, el desierto es concebido como una zona liminar entre la naturaleza "salvaje" y las culturas "tradicionales" y "modernas". El desierto va a ser señalado con términos como *wasteland*[1] (páramo, tierra baldía), *wilderness* (zona agreste, salvaje) e, incluso, *Frontier,*[2] casi siempre de modo reivindicativo como el último refugio ante los avances del progreso y la modernidad. Pero, detrás de esta noción de refugio pesa una contradicción: valerse del uso y apoyo de la tecnología forjada en la infinita necesidad innovadora de la modernidad y el progreso, para mejorar las experiencias de exploración, conocimiento y disfrute de esos últimos reductos agrestes de la naturaleza. Se alentaban así formas particulares de relacionarse con la naturaleza acordes a los estándares de la cultura popular anglosajona estadounidense de mediados del siglo XX. En el primer número de la revista publicado en noviembre de 1937, los editores Randall Henderson y Wilson McKenney apuntaron que la sociedad estadounidense concebía dos tipos de desierto: uno, nada confortable para los seres humanos, un páramo sombrío y desolado habitado por reptiles venenosos, insectos, flora con espinas y un calor insoportable, alejado de las comodidades de la civilización; el otro, es el real, oculto quienes no lo visitan con amistad y comprensión, bello y amable (1937[1], p. 5).[3] En su encomio del desierto, asoma una noción turneriana detrás de la creencia de que, dentro de los límites de los estados de Arizona, California, Nevada, Nuevo México y Utah reside una gran familia de seres humanos que son el tipo más elevado dentro de la ciudadanía estadounidense donde comparten medioambiente, intereses y oportunidades, aunque en su mayoría viven en regiones remotas respecto a los centros culturales. Afirman que se

[1] Salvo cuando se indique lo contrario, las traducciones del idioma inglés aquí empleadas son de mi autoría.

[2] En el sentido turneriano, como una zona liminar de contacto, colisión y fusión entre formas culturales distintas y jerarquizadas una sobre otra, aunado a la dicotomía cultura/naturaleza, que propició el surgimiento y fortalecimiento del carácter de una nación. Para un análisis detallado en este sentido véase Billington (1966).

[3] Emplearé en lo sucesivo este modelo de citación para los textos procedentes de la revista: el año de publicación seguido del número de edición y, cuando haya lugar, la página referida.

trata de la última gran frontera de los EUA y reiteran que la revista está dedicada, en primer término, a quienes habitan el desierto y a dar cuenta de las propias tradiciones de estos territorios, la cual se manifiesta en una forma cultural propia que denominan "la vida en el desierto". Un escrutinio del contenido del número inaugural de la revista permite vislumbrar nociones más amplias sobre el tipo de relaciones con la naturaleza, en particular con ambientes desérticos y montañeses, desde el punto de vista de la sociedad urbana estadounidense, a través del empleo de automóviles, remolques y otros artefactos que facilitaron el acceso y la exploración de amplios territorios a velocidades y con comodidades antes inéditas.

Las colaboraciones editoriales de Henderson permiten atisbar sus visos ideológicos relativos a las relaciones entre seres humanos y la naturaleza y acerca de la propia naturaleza humana. En otra ocasión, el mencionado autor dejó entrever una concepción evolucionista que capacitaba a los humanos a adaptarse a las condiciones naturales en las que habitaban, la cual, advirtió, estaba perdiéndose en virtud de las facilidades y comodidades de las que nos rodeábamos. Con tono fatalista, concluía que esto guiaba a la humanidad a su propio declive (Henderson, 1939[3], p. 44). Sin embargo, no rechazó los beneficios de la "civilización" que contribuían a alejar progresivamente al ser humano de su "estado salvaje". Para muestra estaban los "indios americanos" a quienes la sociedad blanca estadounidense admiraba por su "cercana asociación con la naturaleza, lograda con una rígida disciplina impuesta a sí mismos. Pero no se requería mantenerse salvajes para estar cercanos a la naturaleza y disfrutar de ella, pues esto podía balancearse con los aportes civilizatorios a la vez que, disciplina mediante, se podía retener la dosis originaria de estamina del ser humano. Bajo estos criterios, Henderson veía en los senderistas (*hikers*) que recorrían el desierto, el tipo de gente que, quizá de modo inconsciente, luchaba por mantener ese "don divino" que posibilitaba sobrevivir y adaptarse a temperaturas y entornos extremos. Un año después, Henderson volvió a referirse a las altas

temperaturas experimentadas en el desierto para enfatizar que era la propia naturaleza de esos territorios. Observó que pocos lugares en la tierra tenían condiciones climáticas templadas, así, Florida tiene sus huracanes, Kansas sus tormentas de arena, las Dakotas sus tormentas invernales. Una vez más, insistió en la necesidad del ser humano de exponerse a ambientes físicos extremos para mantener activas sus "funciones" de adaptación. El frío, el calor y el viento evitaban que creciéramos "inactivos" y "degenerados" (Henderson, 1940[9]: pp. 44).

Automotores y caminos con rumbo al progreso

La invención y posterior fabricación masiva de vehículos automotores constituyó una revolución tecnológica que cambió los ritmos de vida, las experiencias sensoriales y las prácticas culturales en buena parte del planeta. El caso de EUA resulta paradigmático por ser el ejemplo por antonomasia de tales transformaciones. Las experiencias personales de los habitantes del desierto arrojan evidencia de los cambios que la introducción y expansión de los automotores trajeron consigo en la cultura estadounidense. Randall Henderson hizo un reportaje acerca de uno de los habitantes del desierto (auto proclamados "ratas del desierto"), conocido como "*Desert*" Steve Ragsdale, propietario y fundador de una gasolinera y de un centro recreativo en el valle de Chuckawalla, en el condado de Riverside, al este de California. El entrevistado declaró que se estableció en dicho lugar en 1921, cuando eran pocas las personas que se aventuraban en esa zona y abundaban las víboras de cascabel (1937[1]: pp. 9 y 26). Ragsdale señaló que en esa época la gente que pasaba por ahí le consultaba sobre el peligro que representaban los "indios, forajidos [*outlaws*] y las víboras de cascabel". Sin embargo, el panorama cambió con la apertura en 1932 de la carretera 60 que atrajo a la región miles de automovilistas. El entrevistado señaló que el aumento del flujo de automotores provocó que las víboras de cascabel abandonaran su hábitat al grado de que para 1937 ya tenía varios años sin avistar un ejemplar.

Agregó que el responsable de que las víboras se hubieran marchado era Henry Ford, pues al fabricar autos pequeños en elevada cantidad, estos empezaron a transitar por la nueva carretera que atravesó el Valle de Chuckawalla. Lo primero que salta a la vista de estas declaraciones es la ausencia de cualquier mención, tanto del entrevistador como del entrevistado, de que la causa de que las víboras de cascabel dejaran su hábitat se debiera a la invasión de la que fueron objeto por parte de los colonizadores del desierto. El reportaje también refleja una visión eurocéntrica y colonial arraigada en quienes se consideraban a sí mismos "pioneros". Por tal razón, se sincronizan en el discurso seres humanos con ontologías políticas diversas como el "indio" y los "tránsfugas" de la ley, ambas categorías sujetas a violencias e injusticias epistémicas y hermenéuticas,[4] junto a seres de otra especie como los reptiles.

En el contenido de la revista son frecuentes las distinciones entre el antes y después de la aparición del automóvil, y de toda la infraestructura derivada de ello, como la construcción de caminos, la instalación de gasolineras y demás servicios automotrices y de hostelería ofertados a las personas en tránsito. En el número publicado en diciembre de 1937, Henderson dio cuenta de que la presa Boulder, ubicada en los límites de los estados de Colorado y Nevada, recibía la visita de 15,000 vehículos al mes (1937[2], p. 19). Si retornamos al ya citado editorial con el que se inauguró la revista, encontraremos ecos de la omnipresencia de los automotores en el momento en que se indicaba que la concepción del desierto como un páramo o tierra baldía era cultivada por quienes miraban esos paisajes desde las ventanas mientras circulaban a alta velocidad por la carretera: "impacientes" por salir de esta "maldita" región

[4] A partir de los planteamientos hechos por autores como Dean Spade y Alan Freeman, Blas Radi y Moira Pérez caracterizan la marginación de la que son objeto determinados grupos sociales "en función de su identidad o situación", por lo cual padecen de un "déficit de credibilidad de manera estructural, esto es, mediante mecanismos sociales e institucionales complejos" (2018, p. 120). Este tipo de mecanismos y prácticas excluyentes y de desvaloración de ciertas ideologías, cosmovisiones y formas específicas de organizar la existencia en el mundo, consustanciales a políticas colonialistas e imperialistas (que entrañan violencia física estructural), pueden englobarse bajo conceptos como violencia e injusticia epistémica y hermenéutica.

(Henderson, 1937[1], p. 5). Una manifestación más de la preponderancia en todas las categorías del análisis sociológico que fue adquiriendo el automóvil en el imaginario social, las prácticas populares y como lobby político en la sociedad estadounidense se observa en el ascendente de la *American Automobile Association* (conocida por sus siglas AAA), una organización que nació en 1902 como una confederación de clubes de automovilistas, con el objetivo de promover y gestionar la construcción de caminos apropiados para los vehículos automotores. En los años sucesivos esta agrupación sería un referente por sus actividades cívicas como la colocación de señalizaciones en las rutas (incluso realizadas en el lado mexicano de la frontera), la publicación de guías para viajes, el fomento de la educación vial, al auspicio de competencias entre conductores y, desde luego, por incentivar la "cultura automotriz".

Una de las organizaciones pertenecientes a la AAA en el sur de California, el *Automobile Club of Southern California* (conocido igualmente como el *Auto Club*, que antecedió dos años en su creación a la citada confederación nacional), desde 1933 había empezado a publicar de modo mensual la revista *Westways,*[5] que a su vez fue sucesora de *Touring Topics* iniciada en 1909 (Allen, 1967, VII). En un libro conmemorativo del *Auto Club*, su autor expresó que en la ciudad de Los Ángeles (en adelante LA) y el sur de California, no se había registrado en la historia un cambio tan rápido, dramático y sorprendente en los medios de transportación cotidiana de las personas como los acontecidos en las dos primeras décadas del siglo XX (Allen, 1967, p. 3). El impacto de la masificación del uso de vehículos automotores tuvo repercusiones económicas directas en el desarrollo de la industria de combustibles derivados del petróleo, las compañías automotrices, la construcción de caminos, las empresas de transporte y la recaudación de impuestos. Aunado a ello, propició el crecimiento de la infraestructura de artículos

[5] Además de *Westways*, otras dos publicaciones con temáticas similares eran *Arizona Highways* y *Sunset* las cuales, según un biógrafo de Randall Henderson, recibían subsidios de otras organizaciones a diferencia de *DM* que se costeaba con sus propios recursos (Brigandi, 2006: 6).

complementarios para los automotores, de abastecimiento y descanso a lo largo de las rutas y del entretenimiento vinculado a la industria automotriz como las competencias y exhibiciones de vehículos.

El tono predominante en el contenido de la revista parece ser el de aceptación, resignación y, en ocasiones, también de celebración de la llegada del progreso y la modernidad a los rincones más desolados del suroeste de EUA. Se impuso una ideología que celebraba la llegada del progreso de la mano de los avances tecnológicos, la prevalencia de los conocimientos científicos, la jurisprudencia y la administración racional de los bienes naturales y culturales. Todo ello fue concebido como una tendencia inexorable.[6] Si bien, hubo algunas veces en las que se reconocían ciertos saberes no logocéntricos, catalogados desde la perspectiva eurocéntrica como tradicionales o antiguos, predominaba la visión celebratoria o resignada ante el progreso. Cuanto más se podía aspirar a poder preservar los reductos naturales mediante un conjunto de leyes y medidas de vigilancia y, si ello no fuese plausible, se optaba por los criterios conservacionistas, es decir, aceptando ciertas modificaciones y adaptaciones con auxilio de las herramientas, instrumentos y saberes aportados por la ciencia, la razón y la técnica. Aunque, como ya era palpable en los múltiples registros recabados por *DM*, llegado el momento

[6] Daniel Bell nos brinda una descripción sociológica apropiada para comprender la manera en que se concebía y llevaba a la práctica, la noción de progreso en EUA durante la primera mitad del siglo XX: "La naturaleza del cambio en el orden tecnoeconómico es lineal, ya que los principios de utilidad y eficiencia proporcionan reglas claras para la innovación, el desplazamiento y la sustitución. Una máquina o un proceso que es más eficiente o más productivo reemplaza al que es menos eficiente. Este es un sentido del progreso" (1989, pp. 25-26). Cabe mencionar que Bell refiere por "orden tecnoeconómico […] la organización de la producción y la asignación de bienes y servicios. Forja el sistema de ocupación y estratificación de la sociedad y supone el uso de tecnología para fines instrumentales. En la sociedad moderna, el principio axial es la racionalidad funcional, y el modo regulador es economizar. Esencialmente, economizar significa eficiencia, menores costes, mayores beneficios, maximización, optimización y otros patrones de juicio similares sobre el empleo y la mezcla de recursos" (1989: 24). Las tesis de Bell fueron influyentes a fines del siglo XX en el contexto de crítica de la modernidad desde posturas posmodernas. Si bien, es discutible la disyuntiva tajante que hace entre el orden tecnopolítico y lo que él llama "ámbitos" político y cultural, considero acertada su caracterización del progreso como un horizonte de expectativas bajo la guía de los avances tecnológicos, racionales y administrativos aplicado para el análisis de la sociedad estadounidense en el siglo XX.

en que los esfuerzos de preservación y conservación ambiental resultaban vanos o insuficientes, restaba apelar a la nostalgia, la melancolía, la memoria, e, incluso, la historia, para mantener los vínculos el pasado, así fuesen solo vestigios.

En este punto, es inminente ligar este sentimiento de época con la reinterpretación de "El Ángel de la historia" hecha por Walter Benjamin entre 1939 y 1940 al *Angelus Novus* de Paul Klee. Según autores como Daniel Bell, en su intento de asir el flujo en el que se movilizaban las sociedades modernas a causa de las nuevas experiencias de viaje con motores, de las transformaciones de la luz eléctrica, entre otros factores, la escritora Virginia Woolf pronunció su ahora famosa frase" de que, en diciembre de 1910, o en fechas cercanas, había cambiado la naturaleza humana (Bell, 1977, p. 58). El cambio de percepción de la realidad que supuso las experiencias de viaje y transporte que trajo consigo el desarrollo de la industria automotriz, aeronáutica, ferroviaria y de navegación en beneficio de amplias masas, marcó una ruptura entre las generaciones anteriores a ello y las que vieron su presente alterado por lo que se consideró el adelanto del futuro. En palabras de Bell, se asentó la creencia de que el futuro estaba en el presente (1977, p. 58).

Por supuesto, este estado de ánimo remite a los actuales planteamientos historiográficos y de la filosofía de la historia que señalan que atravesamos por una época dominada por el presentismo. El historiador John Lewis Gaddis recuperó del trabajo sobre Picasso dado a conocer en 1938 por la escritora Gertrude Stein, la anécdota de sus vuelos en avión durante una visita a EUA, que le dio una visión distinta del suelo sobrevolado, al atisbar en la tierra: "todas las líneas que el cubismo produjo" (2004, p. 21). A la par, conviene retomar las palabras de Marinetti en el *Manifiesto futurista* que publicó en 1909 donde, con afán rupturista, proclamó que el "esplendor del mundo" se había "enriquecido por una nueva belleza: la belleza de la velocidad" (citado en Hartog, 2007, p. 134). Consideremos en la misma tesitura la referencia ya citada hecha por Henderson en su editorial de 1937, en la que hablaba

de la experiencia limitada en el desierto de las personas que, a bordo de un automóvil, desde la ventanilla veían pasar de manera expedita los paisajes de lo que a su juicio era una región hostil.

El "huracán" del progreso (retomo el adjetivo usado por Benjamin, 2005, p. 23) tuvo en el automóvil uno de sus principales agentes que obligó a adaptar los paisajes a sus requerimientos. En una crónica de Henderson a raíz de su visita en 1937 al cañón Andreas al oeste del desierto del sur de California y al pie de las montañas de San Jacinto, acotó que sólo en los últimos meses era posible acceder en vehículos automotores a través de un camino tendido desde la carretera más cercana, a cuatro millas (6.43 km) de Palm Springs. Esto fue parte de la habilitación de un área recreacional que, según el autor, será visitada por numerosos visitantes y conforme vaya siendo más conocida, el proyecto mejorará hasta ser completado (Henderson, 1938[1], p. 14). En la misma edición se incluyó un reportaje sobre la construcción del acueducto del Río Colorado, con longitud de 242 millas (389.46 km), en el que se trasluce la tensión entre naturaleza y cultura, representada en la lucha entre el desierto y el ingenio y la tecnología humana, al indicarse que: "El desierto siempre se ha resistido al cambio. Sólo con gran esfuerzo el hombre ha doblegado las áridas tierras baldías a su voluntad. Así, con gran cuidado y previsión, los ingenieros asignados a la tarea planearon suavizar los peligros de la naturaleza".

En el texto está claro que la naturaleza es un enemigo a vencer y que la humanidad, encarnada en la figura patriarcal del hombre, blanco y educado, es capaz de superar cualquier reto. Para concretar cualquier desafío, los vehículos automotores resultaron fundamentales. Ahí se explicó que los ingenieros construyeron un sistema de carreteras pavimentadas para llegar a lugares nunca alcanzados con los burros usados por anteriores exploradores. Esto facilitó el traslado de agua obtenida de pozos excavados *ex profeso*, al tendido de líneas eléctricas y telefónicas con capacidad para proveer de esos servicios a varias ciudades y para edificar poblados modernos que garantizaran comodidades y

seguridad a los trabajadores. El optimismo y arrogancia de los ingenieros basado en las herramientas y enseres a su disposición se trasluce en las declaraciones de uno de los especialistas que dirigieron las obras del acueducto: "Las condiciones climáticas no son la mayor barrera para avanzar en un trabajo de este tipo. Con aire acondicionado en los dormitorios, comedores y oficinas, este factor se reduce al mínimo" (McKenney, 1938[1], p. 16). El citado ingeniero, jactancioso, adujo que "tenemos al viejo señor clima tomado por los cuernos", sin embargo, la naturaleza no deja de ser un peligro, aunque el mayor riesgo provenga de la naturaleza del "hombre": "Creo que el mayor peligro es el temperamento. Un hombre deber auto controlarse".

En un trabajo como este cuando estás tan lejos del entretenimiento y cambias de ambiente, aparecen los inadaptados, y los que tienen carácter también lo desarrollarán. La debilidad y la fortaleza individual siempre afloran tarde o temprano en un gran trabajo, no sólo en el desierto, sino en cualquier lugar" (McKenney, 1938[1], p. 17). De nueva cuenta, surge la agencia del Ford modelo "T", esta vez mencionado como el vehículo que trasladó a los trabajadores "a lugares antes no alcanzados". Resulta interesante por demás, cómo en el relato del ingeniero se entretejen la arrogancia del hombre blanco racional con el discurso temperante característico del puritanismo religioso estadounidense, al afirmar que la mayoría de los trabajadores empleados en las construcciones en el desierto, como el caso de la presa Boulder, eran jóvenes agrimensores en buen estado físico, sin vicios. El ingeniero adujo haber aprendido que un hombre bien alimentado es un trabajador bien satisfecho, por ejemplo, en los campamentos los trabajadores desayunaban fruta fresca, cereal, huevos con jamón, leche, panqués (*flapjack*s) calientes, café, papas fritas, miel, mantequilla y galletas McKenney, 1938[1], p. 18).

Era recurrente en las páginas de *DM* informar y comentar sobre la apertura de caminos para automotores que facilitaban el acceso a rincones inhóspitos o poco frecuentados en el desierto o la montaña, pero también los que conectaban a diversas poblaciones, esto abarcó el territorio

mexicano, siempre desde una perspectiva estadounidense. Así, en una nota se informó de los avances de la construcción al sur de la frontera de la carretera Nogales-Guadalajara con 1,193 millas de extensión, que se proyectaba concluir en 1938. Se dijo que vendría a ser una nueva ruta a la costa oeste para las personas estadounidenses que desearan visitar la Ciudad de México en sus vehículos (1938[1], p. 22). Ante la inminencia del progreso y la inevitabilidad de la modernidad, el lado mexicano de la frontera era representado como un refugio natural donde se preservarán por más tiempo ciertas condiciones. En uno de sus habituales editoriales, a propósito de una excursión realizada por Henderson a 20 millas de la frontera mexicana, él dijo tener "pensamientos tranquilizadores" para sus amigos que estaban preocupados por la llegada del tiempo en que "nuestro desierto del suroeste" sea atravesado por carreteras pavimentadas, ensuciado con fiestas de picnic y cuando ya no quedaran más cañones [vírgenes] por explorar. Ante este ingrato panorama, aseguró a sus amistades que, de lado mexicano, en Baja California y Sonora, había "grandes desiertos vírgenes" que permanecen "casi tan salvajes e inaccesibles" como cuando fueron recorridos por los misioneros jesuitas Francisco Kino y Juan Salvatierra 250 años atrás.

El autor cerró su texto con un efecto dramático aduciendo que, en sus viajes por el desierto, no había encontrado un lugar más fascinante que Baja California y Sonora: "pero ¡oh, las carreteras!" (Henderson, 1939[6], p. 44). La pesadumbre y resignación de Henderson por la extensión de las carreteras sobre las superficies desérticas en el suroeste de EUA a fines de los años de 1930 estaban bien fundadas. Una nota dedicada a "la relativa popularidad de las rutas por las carreteras en el desierto" recuperó las estadísticas del Departamento de Agricultura del estado de California recabadas en las cinco estaciones de cuarentena de productos agropecuarios operadas por esa oficina en los puntos de ingreso terrestre a la entidad, relativas a los automotores (exceptuando tracto camiones y vagones) y pasajeros en tránsito durante el mes de octubre de 1937 que arrojaron la cantidad de 40, 274 vehículos y 95, 132 pasajeros a bordo (1938[3], p. 22).

Henderson exhibía un pragmatismo respecto a los pros y contras del progreso, lo cual hacía que, según las circunstancias, obviara sus reservas ante la construcción de carreteras. Por ejemplo, alentaba el tendido de caminos a través de la zona desértica contigua a la parte baja del Río Colorado donde se sitúa la ciudad de El Centro, California, donde residía. En su editorial en *DM* correspondiente al febrero de 1941, se quejó de la inexistencia de una carretera en buen estado que comunicara los poblados de Imperial Valley y Blythe en California. Contrastaba esto con el lado de Arizona donde contaban con una buena vía para autos entre Yuma y Parker. En cambio, en California los conductores tenían que sortear baches para transitar de un destino a otro, con perjuicio del vehículo. Henderson señaló a los funcionarios del condado de Riverside, bajo cuya jurisdicción se encontraba la ciudad de Blythe, por carecer de la "mentalidad" del desierto, y se dijo esperanzado de que esa carretera sería construida hasta que las "viejas ratas del desierto" de este último poblado se decidieran a formar un nuevo condado (Henderson, 1941, p. 46).

La consolidación del turismo motorizado: autos, remolques y *resorts*

La expansión hacia el desierto, principalmente desde las ciudades de la costa del sur de California, fue incentivado por los desarrollos inmobiliarios. En la mitad del siglo XX la principal región donde se registraba tal avance fue Palm Springs, en el Valle de Coachella condado de Riverside, 200 km al este de la ciudad de LA. En esa área se localiza Palm Desert, una ciudad impulsada durante la segunda mitad de los años de 1940 como un área comercial y de descanso en la que, sobre todo, establecieron su residencia permanente o temporal adultos mayores y personas con cierta solvencia económica. Detrás del corporativo que desarrolló esa localidad estaban Phil y Clifford, hermanos de Randall Henderson (Brigandi, 2006: 6), por lo que no sorprende que se anunciaran

de modo constante en *DM*. En un anuncio publicado en 1949 a página entera en la segunda hoja de la edición, se leen las expectativas y deseos que estimulaban los imaginarios empresariales y de su clientela urbana en torno a la idea de asentarse en el desierto.

Según la compañía inmobiliaria, viajeros y buscadores de vivienda de todo EUA estaban dirigiéndose al desierto para disfrutar del sol brillante, el calor y la salud que podían disfrutarse el año entero, libre de esmog, niebla y de todo lo que es una "plaga" en las comunidades industriales. Además, Palm Desert contaba con una fuente de agua pura, calles pavimentadas, servicios de gas, teléfono y electricidad, y pronto tendría con una escuela. Por si fuera poco, existía la oportunidad de gozar del lujoso *Shadow Mountain Club* propicio para nadar, pasear, jugar tenis, golf, bádminton y navegar en pequeñas embarcaciones (1949[3], p. 2). En el mismo número de la revista otros anuncios promovían *resorts* y tiendas en el área de Palm Springs a tres horas de distancia en automóvil de LA.

En dicha localidad el "*Desert Inn*" anunciaba que se podía llegar desde la urbe angelina "siguiendo el sol"; presumía instalaciones con un jardín de 35 acres (14.164 ha), canchas para jugar al golf, tenis, natación o simplemente asolearse. Su publicidad exhibía el dibujo de una silueta femenina sobre una bicicleta y la fotografía de un grupo compuesto por tres mujeres jóvenes junto a una alberca y un varón dentro del agua (1938[3]). Por su parte, "El Mirador hotel and Bungalows" se promovía como un espacio para relajarse, nadar, disfrutar de la gastronomía, tomar un baño de sol, practicar tiro al blanco, tenis, cabalgata, bádminton, ciclismo en donde se podría encontrar la genuina hospitalidad del oeste dispuesta para "una clientela selectiva" (1938[3]).

El creciente uso del automóvil como medio de transporte para viajar y explorar incentivó la industria de las caravanas o *campers* (conocidas en la frontera entre México y EUA como "trailas", del inglés *trailer*), un tipo de remolques acondicionados como casa habitación, que se usaban en diversas áreas, aunque preferentemente en entornos rurales. A la par

de los remolques, se introdujeron al mercado los *campers* que eran gabinetes diseñados para alojamiento montados sobre la cajuela de las camionetas *pick ups* o como furgonetas adaptadas a vehículos tipo *van*. Este mercado dio pie al florecimiento de los campamentos con instalaciones especializadas para los remolques. En su editorial de septiembre de 1939, Henderson se refirió a este fenómeno que estaba transformando el paisaje del suroeste de EUA con prontitud. Con su característico dejo romanticista, escribió que, si algún día el desierto del sur de California estuviera atestado de *campers* de tal manera que no pudiera encontrar un arroyo disponible para desenrollar su saco de dormir, estacionaría su carcacha (*jallopy*) en algún lugar entre esos cañones de piedra arenisca ubicados entre el norte de Arizona y el sur de Utah.

Él se jactó de haber pasado en esa región sus anteriores vacaciones, dentro de los límites de una reservación del pueblo navajo, asegurando que hubo días en los que no vio un solo automóvil, no obstante que la cercanía con la carretera que une a Flagstaff, Arizona con Albuquerque, Nuevo México (Henderson, 1939[9], p. 36). La paradoja es que ese paisaje libre de automóviles que entusiasmó a Henderson se vio alterado por su propio vehículo y que, pese a la ausencia masiva de automotores, la proximidad de la carretera hacía constar su omnipresencia en los paisajes estadounidenses. De cualquier manera, Henderson valoró su refugio como un desierto no explorado por el turista promedio que circulaba por las carreteras pavimentadas. De estas palabras se deduce que cada vez eran más escasos los territorios en el suroeste de EUA libres de pavimento, automóviles y turistas.

En diversos momentos Henderson mostraba ambigüedad en torno a sus valoraciones del turismo masivo, pero después de la Segunda Guerra Mundial se inclinó de modo más favorable hacia esas actividades. Esta postura se enmarca en una época de EUA distinguida por un giro político, social y cultural conservador e intolerante hacia las ideas progresistas y de izquierdas. Esto se corresponde con lo que Daniel Bell describiera

como: "La opulencia de la Norteamérica de clase media del decenio de 1950" (1959, p. 54). En un reportaje publicado por Henderson en enero de 1946 a propósito de una excursión que hizo al Cañón de Guadalupe en el área de la Laguna Salada, en el lado mexicano de la frontera, el autor expresó su molestia ante la posibilidad de que pronto ese lugar fuese invadido por turistas. Aun así, tenía la esperanza de que nunca sería "profanado" por personas que no buscasen otra cosa que disfrutar de la soledad de ese sitio, manteniéndolo limpio y bello.

Sin embargo, no evitó comentar que, de estar ubicado en una región más accesible, este paraje compuesto por un conjunto de aguas termales, palmeras, estanques y cascadas sería un "saludable" *resort* con valor de un millón de dólares (Henderson, 1946, p. 3). Es evidente que quien se declaraba amante de la naturaleza y de la paz y quietud que esta brindaba, no tenía discrepancias con su talante de hombre de negocios e inversionista. En este sentido, en un segundo reportaje del citado viaje a las inmediaciones de la Laguna Salada, Henderson se refirió a un oasis de palmeras llamado Palmas de Cantú al que se llegaba por un camino en condiciones transitables. A raíz de su visita, concluyó que era probable que se incrementara la popularidad de dicho paraje entre los conductores de automóviles que vivían en el área de la frontera estadounidense, pues necesitaban viajar a tierras "foráneas", sin alejarse mucho de casa (Henderson, 1946, p. 15).

En otro texto, Henderson demostró entusiasmo por las carreteras y la construcción de *resorts*, esta vez con motivo de una excursión que hizo en 1947 al puerto mexicano de San Felipe, en el Golfo de California. Al igual que en el viaje reseñado anteriormente, se evidencia que en la segunda parte del decenio de 1940 hubo un interés de Henderson por sugerir y alentar opciones de inversión en el ramo turístico en el lado mexicano de la frontera, dirigido a clientela estadounidense. Con este fin, el autor pronosticaba que no estaría lejos el día en que los conductores de automóviles de su país pudieran recorrer la nueva carretera de 70 millas (112.65 km) de extensión que el gobierno mexicano construía

entre Mexicali y San Felipe, para pasar sus vacaciones invernales dedicados a la pesca, la navegación y a bañarse en sus aguas (Henderson, 1948, p. 5). A ello agregó que, dadas las malas condiciones del camino, hasta entonces sólo los viajeros más aventurados realizaban ese viaje a través de dos rutas disponibles, pero una vez concluida la carretera, esta sería una invitación a pasear para los conductores del desierto que buscan nuevos paisajes. La apertura de caminos de lado mexicano era observada con atención en EUA, además de contribuir a su mejoramiento como es el hecho de patrocinar la señalización de ciertas rutas como la que conducía a San Felipe a cargo de la sede del *Automobile Club* en El Centro, California. Henderson estimaba que con la carretera llegarían hoteles y artículos que harían la vida más cómoda en ese puerto y gasolineras, pero el arribo de estas "invenciones de la civilización" no restarían encanto a la "remota aldea pesquera" en el "antiguo Mar de Cortés".

En la descripción de una de las excursiones de Henderson al Cañón de Guadalupe en el área de la Laguna Salada, efectuada en febrero de 1950, se constata el beneplácito del autor ante la ampliación de la infraestructura carretera en suelo mexicano. Tras advertir que tenía dos años sin visitar Baja California, se declaró sorprendido por los progresos observados, los cuales atribuyó a la función del "joven" y "progresista" gobernador de la entidad Alfonso García González, quien procuraba la construcción de carreteras. Al aludir a la ruta pavimentada entre Mexicali y San Felipe, dijo que en los siguientes dos meses quedarían terminadas las 20 millas (32.18 km) restantes. Añadió que esta obra permitiría a los pescadores estadounidenses viajar desde la frontera en sólo tres horas para capturar peces de la especie totoaba. También informó que ya se esperaba un buen número de visitantes, razón por la cual se edificaba un "cómodo" hotel y se contaba con botes disponibles para su arrendamiento. En su escrito se dio espacio para celebrar la carretera Tecate-Ensenada (Henderson, 1950[9], pp. 4-8).

Un factor que facilitaba el acceso motorizado a zonas remotas era que después de la Segunda Guerra Mundial las autoridades y militares

estadounidenses tenían la posibilidad de comprar los carros de uso militar de doble tracción marca *Jeep* descartados por las fuerzas armadas. Henderson aprovechó esta situación ya que durante el periodo inmediato de posguerra fue acompañado en algunos viajes de exploración por un agente de la patrulla fronteriza (*Border Patrol*) de EUA que pudo adquirir algunos de esos vehículos. Los *jeeps* eran valorados por su resistencia, capacidades todo terreno, precio relativamente económico y practicidad. En uno de sus tantos viajes al sur de la frontera, Henderson y acompañantes pudieron adentrarse hasta un remoto asentamiento de familias pertenecientes al pueblo originario pai pai situado en el oasis Santa Isabel, a las faldas de la Sierra Juárez. Según relató, pese la ausencia de buenos caminos a bordo de los *jeeps* ingresaron a esa área (Henderson, 1951[9], pp. 8-12). Henderson compartió una anécdota testimonial del alcance de los vehículos. Tras obtener la autorización del líder del asentamiento para dirigirse hacia un paraje dentro de un cañón denominado Agua Caliente, este les expresó sus dudas de que pudieran llegar hasta ahí a bordo de sus carros. Pero, la autoridad local "subestimó el poder de los *jeeps*", al poder avanzar con éxito por un camino arenoso cubierto de rocas y maleza, sumado a agaves espinosos junto al arroyo. En cierto momento, el líder del asentamiento se les emparejó con su caballo y los condujo por la mejor ruta. Con cierto orgullo, Henderson relató que uno de los pobladores les dijo que habían sido los primeros blancos en visitar el lugar en más de 30 años. Las descripciones hechas durante este viaje permiten conocer que la carretera entre Mexicali y San Felipe por fin había sido concluida y que ya la circulaban por ella "cientos de pescadores" estadounidenses, convirtiéndose en una importante fuente de ingresos para los comerciantes apostados al lado de la ruta. Henderson reforzó esta imagen de prosperidad incipiente con un comentario sobre los granjeros mexicanos que cultivaban granos y algodón, apoyados en equipos modernos, en "las tierras más fértiles" de la república mexicana. Tampoco se olvidó de mencionar la nueva carretera, casi concluida, que uniría a Mexicali y Tijuana.

Para mediados del siglo XX, la figura del turista motorizado era recurrente en el sur de California. Si en un primer momento destacaron los destinos costeros y de clima templado, el turismo de aventura fue en ascenso y se expandió hacia los territorios desérticos, la existencia de asociaciones como el *Sierra Club* en California y el *Hiking Club* de Arizona respondían a estas inquietudes recreativas y comerciales. Desde la década de 1930 el turismo motorizado tenía relevancia económica, sociocultural y política, al ejercer presión sobre las autoridades para que construyeran y dieran mantenimiento a los caminos, aunado a la expedición de reglamentos protectores de las personas viajeras y consumidoras. En 1938 Henderson festejó que el gobierno del estado de California certificara las alfombras y mantas elaboradas por "los indios" del desierto, para evitar que les vendieran artículos de mala calidad, una práctica que perjudicaba a vendedores y compradores por igual (Henderson, 1939[6], p. 44). Cabe añadir que, en su mayoría, quienes participaban en estas actividades eran étnicamente blancas, si bien, era común que gente de origen indio y mexicano fungieran como guías y anfitriones en ciertas zonas de recreo y exploración, además de cubrir los oficios de servicios junto a personal afroamericano.

La prolífica apertura de caminos en el suroeste estadounidense y el don de la ubicuidad atribuido al turista hacían temer a quienes pugnaban por la preservación de ciertos espacios en la "naturaleza" de que muy pronto se afectaran sus condiciones originarias (el *wilderness*). Tal preocupación fue planteada por Henderson a propósito de la Montaña Charleston en el estado de Nevada, al comunicar su contrariedad ante la posibilidad de que en algún momento se construyese un camino hacia su cima, al considerar que sería un crimen que un día en ese "paraíso" se oyera el claxon de los automóviles y quedaran tirados los restos de alimentos dejados por los visitantes. Insistió en que dicho lugar debería ser preservado para quienes se hubieran ganado el derecho a disfrutar de su encantador aislamiento, puesto que, hasta entonces, se mantenía como un área recreacional poco conocida (Henderson, 1937[1], pp. 12-13).

Henderson reconoció que su postura se había modificado respecto a la extensión de las vías de comunicación, la infraestructura de servicios y el flujo de visitantes como representaciones del progreso y la modernidad. Así, en su editorial a fines de 1940 consignó que durante la mayor parte de sus años de madurez había vivido en la frontera desértica entre personas que soñaban con la prosperidad que traería a los pueblos un nuevo ferrocarril, un nuevo proyecto de irrigación o una carretera pavimentada; admitió que por muchos años compartió la ilusión generalizada entre las comunidades del oeste estadounidense de que detrás de cada proyecto de desarrollo fluiría la riqueza (Henderson, 1940[2], p. 46). Aseveró haber visto que muchos de estos sueños se hicieron realidad en los 30 años más recientes a través de decenas de ferrocarriles, presas y carreteras llegados al desierto.

Sin embargo, los nuevos caminos y canales de irrigación traían nuevas estaciones de servicio, farmacias, hoteles y restaurantes operados por sus propietarios con métodos e instrumentos modernos ante los cuales los comerciantes de mayor antigüedad eran desplazados por no ajustarse a las nuevas condiciones. Reconoció que, sin los esfuerzos de las cámaras de comercio, los sueños y sacrificios de los pioneros el desierto seguiría siendo un páramo espeluznante, pero no bastaba promover nuevas carreteras, canales y presas en vista de que también cambiaban las condiciones de vida y, a menos que se adaptaran al nuevo ambiente, otras personas vendrían a desplazarlos. En su opinión, una cámara de comercio que pone mayor énfasis en el aspecto comercial del desarrollo comunitario que en la vida cultural de su gente, está poniendo el carro delante de los caballos. Con esto, el autor enfatizó el abismo que se abría entre las prácticas actualizadas para administrar los negocios y la manera en la que esto trastocaba los diversos aspectos de la vida comunitaria. Él veía que las personas "pioneras" en la colonización del desierto mantenían formas de un capitalismo más atrasado. Por otro lado, vale la pena mencionar que a un costado de la página editorial de la revista se insertaba una invitación a los grupos civiles del desierto para que dieran a

conocer sin costo alguno, actividades como ferias, rodeos, convenciones y otros eventos que suscitaran interés más allá de lo local, es decir, dirigidos a atraer visitantes. En la información de la sección de anuncios comunitarios se indicaba que recibían mensajes sobre el fin de la temporada de caza de patos, de codornices, el inicio de las danzas de año nuevo o el nombramiento de autoridades de los pueblos indios, las fechas de campamentos de los clubes de exploradores y caminantes, o la recolección de geodas.

La expansión de carreteras, la masificación del turismo en pos del contacto con la naturaleza, el desarrollo de la industria automotriz, sumado al fortalecimiento económico y cambio cultural de la clase media blanca incentivaron el auge de los remolques (*campers*) y los campamentos y *resorts* disponibles para atenderles. Se trató de una novedosa experiencia de viaje avituallada con tantas comodidades como fuera posible trasladar y habilitar. Desde sus inicios, *DM* albergó anuncios comerciales en ese rubro como consta en el número correspondiente a enero de 1938. un anuncio de la empresa "*Zimair The Aircraft Constructed Trailer*", con sede en LA, ofrecía casas rodantes diseñadas "bajo lineamientos aeronáuticos", resistentes aunque ligeras, con un "elegante exterior aerodinámico, tapicería de lujo, interior con acabados de caoba, ventanas, asilamiento para soportar todo tipo de climas, un modelo "ideal" para usarse como casa habitación en vacaciones, campamentos y cacerías, con costos menores a $528 dólares (poco más de $1,900 pesos mexicanos al tipo de cambio oficial de la época) (1938[3]).

En los años sucesivos, se incrementaron los avisos publicitarios de *campers* montados sobre las cajuelas de camionetas *pick up*, cuyos modelos y diseños aumentaron su sofisticación y comodidad al incorporar cocinetas, mini refrigeradores, fregaderos, estufas de gas, armarios, espacios de almacenaje bajo los asientos, camas sencillas o en literas, tanques de agua con bomba de motor y sistema de iluminación. Los fabricantes promovían sus productos con el señuelo del lujo y confort (1960[1], pp. 4 y 5).

El aire acondicionado fue uno de los bienes más apreciados porque revolucionaron la forma de vida en las zonas desérticas y parte de ello fue que tornó más agradable la experiencia de viajar. En especial, el aire acondicionado fue recibido como un alivio para la vida cotidiana en el desierto. En 1939, Henderson hizo notar que el desierto estaba tan caliente que "ardía", alcanzando en ciertos días los 115 grados F (46 grados C) a la sombra, pero en el suroeste estadounidense las casas y oficinas promedio eran más cómodas durante el verano que otras regiones de ese país gracias a los aparatos enfriadores. Añadió que mientras en áreas templadas esos artefactos podían estimarse como un lujo, en las áreas desérticas eran una necesidad, por ello, la instalación de los artefactos de aire acondicionado en los interiores de los edificios en el desierto había revolucionado la vida (Henderson, 1939[10], p. 36). No obstante, los sistemas de refrigeración eran costosos y, para el caso de los sistemas adaptados a los vehículos automotores, la mayoría de sus modelos presentaba dificultades técnicas ante los calores extremos. En 1960 un autor ponderó estas vicisitudes al valorar que los equipos instalados de modo fijo resultaban más óptimos que los portátiles porque cubrían más áreas del vehículo y ahorraban espacio. En cambio, los sistemas de refrigeración adosados a las ventanillas presentaban dificultades al funcionar sólo con condiciones de baja humedad y requerían abastecerlos constantemente de agua. La conclusión del editorialista fue que los aires acondicionados podían ser clasificados como un elemento de seguridad porque aliviaban la fatiga del conductor y no inducían al sueño (Keller, 1960[1], p. 14).

Es probable que algunos contratos publicitarios incluyeran la realización de reportajes del establecimiento o producto anunciado, algo similar a lo que ahora se conoce como "publirreportaje", sólo que se advirtiera de ello al público lector. Así sucedió en uno de los números publicados en 1938 que contenía un anuncio y un reportaje del establecimiento *Desert Inn*. El reportaje se centró en la figura de Nellie M. Coffman, propietaria del *resort*, junto a dos de sus hijos. Ahí se indicó

que el negocio operaba desde 40 años atrás, lapso en el que había obtenido el reconocimiento de ser "la meca para los/las viajeros de todas partes del mundo" donde se podía disfrutar de aguas termales. La autora del reportaje apuntó que le había formulado a la propietaria una pregunta que le hacían con cierta frecuencia: "¿Palm Springs, con todo su encanto, no estará perdiendo esa algo intangible que atraía a la gente cuando era un pequeño asentamiento primitivo y la vida era más sencilla?" (Osborne, 1938[1], p. 4). La respuesta ofrecida permite enterarse de un dilema confrontado por el turismo que visitaba los escenarios "naturales": si durante su estancia aceptaban las comodidades de la modernidad o se apegaban a un estilo de vida más rústico. La señora Coffman respondió que, ante esa pregunta, le daba a escoger a los viajeros la oportunidad de volver a los días de antaño en unos pocos acres desérticos sin desarrollar que conservaba cerca de la aldea, en donde estaban a su disposición unas pequeñas tiendas iguales a las que arrendaba 30 años atrás, amuebladas con una cama de hierro, calefacción de aceite, un lavabo y una jarra como las de antaño. Por las noches, durante el invierno, ella les dejaba piedras calientes envueltas en periódico bajo las camas. Coffman declaró que hasta ese momento nadie había aceptado el trato porque la gente quería tener un baño.

Esto le dio pie a Coffman para reflexionar que nada permanece igual, que las cosas renacen o decaen y que ella prefiere estar donde crecen. Además de enfatizar el carácter de "pionera" del desierto, un aspecto muy valorado en el imaginario popular estadounidense, la reportera mencionó que Coffman era la guía espiritual del "famoso" hotel y una "madre benigna" para toda la "comunidad del desierto". La propietaria compartió la anécdota de que cuando iban a construir el nuevo hotel, ella se percató en el plano que no se contemplaba conservar un árbol de sauce. Luego de consultar el asunto con el arquitecto a cargo de la obra, este le confirmó que sería talado, ante lo cual se opuso y pidió que se dividiera el árbol en dos partes, reubicando una de ellas a 40 pies (12 m) de su sitio original. También se mencionó que en los días próximos

acudirían a desayunar al hotel los empleados de la escuela local; a la par de un hecho revelador del "espíritu" servicial de la propietaria: al siguiente día de ser entrevistada, Coffman tomaría el lugar de la madre de la novia en una boda que se efectuaría en el *resort*.

Con motivo del enlace, los trabajadores del rancho estaban ocupados decorando con flores una de las cabañas, después prepararían una barbacoa en la cancha de tenis y, posteriormente, una fogata. Esta galería de actividades servía para promocionar el tipo de servicios y atenciones que el establecimiento brindaba a sus clientes. Un atractivo especial era la posibilidad de asistir a la "fiesta de los muertos", que formaba parte de un festival realizado por los "indios cahuilla" durante una semana cada dos años, en virtud de la colindancia del *resort* con la reservación de Agua Caliente y las buenas relaciones de la propietaria con esa comunidad. La reportera indicó que varios habitantes de la reservación trabajaban en el hotel como jardineros y en otras tareas, aunado a que se resaltó la familiaridad de la señora Coffman con sus vecinos, al grado de que ella era capaz de identificar por su nombre a 50 integrantes de la comunidad.

Otro caso que sugiere posibles acuerdos comerciales entre la revista y sus anunciantes lo encontramos en 1961 donde, además de las inserciones pagadas, se incluye un amplio reportaje elaborado por su editor y propietario Charles Shelton sobre la prueba en terreno accidentado de una de las vagonetas de la armadora inglesa de vehículos todo terreno *Land Rover* en compañía de uno de los representantes de la empresa. El texto presentaba fotografías del automóvil, de los paisajes donde fue puesto a prueba y dio detalles de su rendimiento de combustible y de su desplazamiento en diferentes tipos de superficie. Se precisó la resistencia de su eje de rodamiento, características mecánicas, capacidad de carga, resistencia a tipos de suelo, sensaciones del viajero, acabados en su tapicería y chasis, funcionalidad de sus aditamentos, aislamiento contra las condiciones climáticas, adaptabilidad de accesorios externos, precios de sus modelos y datos del agente de negocios al que se podía contactar para adquirir el carro.

La información apelaba a las fantasías viajeras de los lectores de *DM* que son propietarios o planean comprar un carro de doble tracción: "que los llevará al viaje de sus sueños por las tierras interiores del suroeste explorando desiertos, cañones, para buscar minas perdidas, rocas o caminos olvidados que conducen a pueblos fantasmas de cuentos". Por tal razón, el vehículo fue probado en Moab, Utah, "uno de los puntos más calientes en el mundo petrolero, con 15 o más sismógrafos recorriendo el área" para "leer" su subsuelo; este era pues, "el terreno ideal" por "tratarse de la "auténtica última frontera salvaje de América" [*America's Last Wilderness Frontier*] (Shelton, 1961[2], pp. 36-38).

Cabe precisar que Henderson vendió la revista en 1958, una acción que marcó la pauta para cambiar sus políticas editoriales. En opinión de Phil Brigandi, el contenido comenzó a asemejarse cada vez más a una publicación sobre estilos de vida con secciones de jardinería y nuevos productos; los artículos sobre viajes comenzaron a parecerse más a textos de la cámara de comercio (2006, p. 7). Un colaborador habitual de la revista expuso en una carta remitida a Henderson que los nuevos editores querían menos material periodístico enfocado en aventuras personales y viajes difíciles. En 1962 Henderson dejó de colaborar como autor en *DM*, para entonces, según Brigandi, sus páginas reproducían más publicidad y artículos de vehículos motorizados todo terreno de dos ruedas, conocidos como *Tote-Gotes*, y otros transportes similares equipados con un motor pequeño como los de un patín eléctrico (*scooter*) que se promocionaban como la forma más apropiada para explorar la naturaleza [el *wilderness*]. Brigandi retomó un editorial del novelista y viajero Erle Stanley como ejemplo de la nueva actitud asumida en *DM* para contactar con la naturaleza, donde el autor se declaró a favor de que las tierras públicas deberían abrirse a mayor número de gente para que pudieran disfrutar de los recursos naturales, en lugar de mantener posiciones restrictivas como las del *Desert Protective Council* (entre cuyos fundadores estaba Henderson) basada en ideas radicales con fundamentos exclusivamente de índole estético. Stanley preguntaba por

qué era ilegal que alguien pudiera conducir su vehículo hacia cualquier punto en el desierto que se deseara visitar.

Para Henderson, este viraje editorial contrariaba las políticas de conservación de la naturaleza que él había apoyado, lo cual motivó que cortara nexos con la revista; Brigandi consideró que esos cambios marcaron el inicio del declive de la revista (2006, p. 7). Estas tensiones entre dos formas diferentes de manejar los criterios editoriales de la revista fueron un síntoma de las consecuencias del turismo masivo, en crecimiento constante durante el siglo XX, volcado a escenarios naturales; de la necesidad de los habitantes urbanos por escapar, así fuera momentáneamente, en busca de "naturaleza"; y del conflicto entre las políticas conservacionistas y la industria del entretenimiento masivo. Ello se daba en un contexto de cambios dentro de la sociedad estadounidense, misma que durante el decenio de 1950 había experimentado un auge económico sin precedentes, el llamado "*baby boom*", consistente en un incremento de las tasas de natalidad en un clima político inclinado a la derecha. Sin embargo, en el siguiente decenio se vino la irrupción política, social y cultural de una variedad de sujetos políticos subalternos que abarcaba chicanos, mujeres, afrodescendientes, jóvenes, estudiantes y ecologistas, con tal fuerza que trastocaron los cimientos de la vida estadounidense.

Al inicio de los años de 1960 el crecimiento demográfico y la rápida expansión de la mancha urbana eran una realidad palpable en EUA. Chuck Shelton, quien compró la revista a Randall Henderson y le sucedió en su manejo editorial, ante la cercanía del censo de población de 1960 abordó en su espacio editorial el incremento demográfico que tenía lugar en el suroeste del país. Al respecto apuntó: "las áreas que antes eran extensiones abiertas de llanuras sembradas de cactus pronto serán ciudades repletas de gente. En la medida en que haya agua disponible los valles destinados al pastoreo han sido convertidos a la agricultura intensiva. Derivado de la presión demográfica, se "descubrió" al desierto como un lugar cada vez más atractivo para residencia y las actividades

comerciales. Lejos de verlo como una calamidad, Shelton abogó por la adaptación a las nuevas circunstancias, si bien, de manera retórica adujo extrañar los "buenos viejos tiempos", puso como muestra el Museo del Desierto Arizona-Sonora, ubicado cerca de la ciudad de Tucson, donde el zoológico museo albergado en ese recinto, reconocía los vastos cambios por venir, junto a los problemas y angustias que supone el florecimiento demográfico.

Así, en lugar de lamentarse por el destino del desierto, el museo enseñaba al visitante a apreciar ese medio ambiente, a comprenderlo como un delicado balance de la vida animal y vegetal existente en las zonas áridas del suroeste, contribuyendo a educar para la conservación de "nuestros" recursos naturales (Shelton, 1960[1], p. 3). Conviene añadir que en el mismo número de la revista donde Shelton emitió esta opinión, apareció un reportaje del citado museo. Es notorio que, aun cuando se recibiese con optimismo, el aumento poblacional y los avances en materia de urbanización y actividades agropecuarias introducían en el debate público la necesidad de conservar y delimitar las acciones humanas sobre la naturaleza.

Una cuestión importante es que en los años de 1960 se afianzaron las posturas y principios del conservacionismo que ganaron posiciones y se radicalizaron en los decenios posteriores a través del pacifismo, el ecologismo, los movimientos antinucleares y la defensa de los derechos de los animales no humanos. El influyente libro de Rachel Carson *Primavera silenciosa*, publicado en 1962, es una muestra de ello, donde denunció las funestas consecuencias del uso indiscriminado de productos químicos en las cosechas. También notorio fue el libro de Roderick Nash, *Wilderness and the American Mind* cuya primera edición data de 1967, y que le valió ser apreciado posteriormente como uno de los baluartes de la historia ambiental en EUA. Desde luego, estos reclamos y posiciones de denuncia por la incidencia de la acción humana sobre la naturaleza, es decir, de la tensión entre naturaleza y cultura que es uno de los fundamentos axiológicos de la modernidad, tienen antecedentes que se

remontan a la segunda mitad del siglo XIX en EUA bajo el influjo de ciertas formas estéticas acuñadas en el romanticismo alemán. Con ese sentido destacan las ideas del George Perkin Marsh reconocido como uno de los primeros conservacionistas estadounidenses. En la vuelta de siglo, los trabajos de Aldo Leopold, uno de los fundadores de *The Wilderness Society* en 1935, impactaron positivamente en el pensamiento conservacionista. Sin dejar de mencionar lo que constituiría un hito en la historia del conservacionismo: la declaratoria en 1872 del "parque nacional" de Yellowstone, el primero en su tipo en EUA.

Conclusión

A lo largo de esta exposición he mostrado de forma panorámica la recepción y expectativas de algunos editores y autores representativos de la revista *Desert Magazine* en un arco temporal que cubre de los inicios de la publicación en 1937 a inicios de los años de 1960, acerca de las formas de relacionarse con la naturaleza "salvaje" (el *wilderness*) asequibles a la población blanca con poder adquisitivo medio y elevado en el suroeste de EUA. En especial, las experiencias e ideas abordadas aluden a los habitantes del estado de California involucrados en actividades de exploración, entretenimiento y conocimiento del desierto cercano mediante el uso de vehículos automotores, la construcción de caminos y la práctica masiva del turismo masivo. A modo de conclusión puede afirmarse que los colaboradores de la revista recibieron con beneplácito el auxilio de los artefactos tecnológicos y conocimientos técnicos que contribuyeron a mejorar las condiciones de vida en un medio ambiente áspero y extremo para las formas de vida humana de origen eurocéntrico. El optimismo ante los avances propios del progreso y la modernidad no limitaron las objeciones y reservas de índole conservacionistas encarnadas en personajes como Randall Henderson, ante la rápida desaparición y transformación de los entornos naturales que diariamente ocurría frente a sus ojos.

Referencias

Allen Davis, J. (1967). *The Friend to All Motorists: A History of the Automobile Club of Southern California*, s.l. e: Automobile Club of Southern California.

Bell, Daniel (1989). *Las contradicciones culturales del capitalismo*, trad. Néstor A. Míguez, México: CNCA/Alianza editorial.

Benjamin, Walter (2005). *Tesis sobre la historia y otros fragmentos*, trad. Bolívar Echeverría, Ciudad de México: Contrahistorias.

Billington, Ray Allen (1966). *The Frontier Thesis: valid interpretation of American History?*, Nueva York: Holt, Rinehart and Wiston.

Brigandi, Phil (2006). "Randal Henderson and the Rise and Fall of Desert Magazine", The *Branding Iron. The Westerners Los Ángeles Corral*, núm. 246.

Carson, Rachel (2001). *Primavera silenciosa*, trad. Joan Domenech Ros. [Versión en línea s.l.e.]. https://agua.org.mx/wp-content/uploads/2023/10/Primavera-Silenciosa-SMCEE.pdf

Donald, Merlin (2004). "Is a picture really worth 1,000 words?", *History & Theory*, 43:3, 379-385.

Gaddis, John Lewis (2004). *El paisaje de la historia. Cómo los historiadores representan el pasado*, trad. Marco Aurelio Galmarini, Barcelona: Ed. Anagrama.

Hartog, François (2007). *Regímenes de historicidad. Presentismo y experiencias del tiempo*, trad. Norma Durán y Pablo Avilés, México: Universidad Iberoamericana.

Nash, Roderick (1967). *Wilderness and the American Mind*, New Haven: Yale University Press.

Pérez, Moira y Blas Radi (2018). "Injusticia epistémica en el ámbito de la salud: perspectivas desde la epistemología social", *Avatares filosóficos*, Buenos Aires, núm. 5, 117-130.

Hemerografía

Desert Magazine:

Nota: Los textos de Randall Henderson están dispuestos en orden cronológico ascendente.

Henderson, Randall y J. Wilson McKenney, "Editorial", 1937[1], 5.

Henderson, Randall, "Looking down from Nevada's 12, 000 foot [*sic*] oasis", 1937[1], 12-13.

Henderson, Randall, "New Gateway to Grand Canyon", 1937[2], 18-24.

Henderson, Randall, "He helps keep Chuckawalla Desert dry…", 1937[1], 9 y 26.

Henderson, Randall, "Where Indians found a Desert paradise", 1938[3], 14-15.

Henderson, Randall, "Just between you and me", 1939[3], 44.

Henderson, Randall, "Just between you and me", 1939[6], 44.

Henderson, Randall, "Just between you and me", 1939[9]: 36.

Henderson, Randall, "Just between you and me", 1939[10]: 36.

Henderson, Randall, "Just between you and me", 1940[2]: 46.

"Here and There… on the Desert", 1938[3], 22.

Henderson, Randall, "Just between you and me", 1940[9]: 44.

Henderson, Randall, "Just between you and me", 1941[4]: 46.

Henderson, Randall, "Guadalupe Canyon in Lower California", 1946[3]: 4-8.

Henderson, Randall, "We camped at Cantu Palms", 1946[10]: 12-15.

Henderson, Randall, "Fishing Village on the Gulf", 1948[6]: 5-10.

Henderson, Randall, "La Mora Canyon in Baja California", 1950[9]: 4-8.

Henderson, Randall, "We camped with the Pai-Pais", 1951[9]: 8-12.

Keller, Benn, "Desert Driving Tips: Refrigerated Air Conditioners", 1960[1]: 14.

McKenney, Wilson J., "Heat and hardrock not terrifying to these desert invaders", 1938[1], 16-18.

Osborne, Merlyne M., "Famed guests play in Her 'Sandpile'", 1938[3]: 4-6.

Shelton, Chuck, "Publishers Notes…", 1960[1]: 3.

Shelton, Charles, "Desert Magazine test drives. The Land Rover… a report on the four-wheel drive English import", 1961[2]: 36-38.

"Why Make Your Home in Palm Desert?", 1949[3]: 2.

Rogelio Everth Ruiz Ríos
Profesor en el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California (IIH-UABC). Licenciado en Historia por la Escuela de Humanidades de la UABC, maestro y doctor en Historia por El Colegio de Michoacán, A.C. Investigador en las áreas de historiografía reciente; las relaciones entre historia, el Antropoceno y los enfoques poshumanísticos; y las tensiones entre historia y memoria. Integrante del Grupo de Trabajo Utopías, comunidades y futuros de la Asociación Latinoamericana de Antropología y de la Red de Trabajo sobre Comunidades, utopías y futuros. SNII Nivel 1.

aukaroger@uabc.edu.mx

ORCID: 0000-0002-4714-0903

Víctor Gayol
Doctor en Historia por el Centro de Estudios Históricos de El Colegio de Michoacán, A.C. y actualmente profesor investigador del mismo. Ha publicado tres libros de autor y tres como coordinador, aparte de varios capítulos de libros y artículos. Ha sido profesor visitante en las universidades de Toulouse (Francia), Sevilla y Murcia (España). Fue co-coordinador del Grupo de Estudios Sobre Religión y Cultura (GERyC), y es miembro de la comisión coordinadora de la Red de Estudios del Régimen de Subdelegaciones en la América Borbónica (RERSAB) –ambas Líneas de Generación y Aplicación del Conocimiento. Entre otros proyectos con financiamiento internacional ha participado en el SEyRE (Proyecto de Excelencia de la Junta de Andalucía, P09 HUM 5174) y en el proyecto Vestigios de un mismo mundo de la Red Columnaria (con diversos auspicios de la Agencia Española de Cooperación Internacional y del Ministerio de Asuntos Exteriores de España). Actualmente participa como investigador en el proyecto Transición y derecho en el Atlántico Ibérico: del orden tradicional a los órdenes legales (siglos XVIII-XIX) - TRANSIDER, coordinado por el Dr. Carlos Garriga (Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibersitatea). Fue miembro del consejo editorial de The Programming Historian donde participó en el equipo editorial en español. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores SNII, Nivel II.

vgayol@colmich.edu.mx

ORCID: 0000-0002-2442-3193

Tecnología y sociedad en el mundo contemporáneo:
APROXIMACIONES DESDE LOS ESTUDIOS HISTÓRICOS,
Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón
Miguel Ángel Gutiérrez López
(Coordinadores),
se terminó de editar
para la versión electrónica
en marzo de 2026
en Editorial Morevalladolid, S. de R.L. de C.V.,
de Morelia, Michoacán, México.

En su composición tipográfica se utilizó
la fuente Minion Pro 12/15 y 11/14.